

# 港珠澳大桥与珠江口城市群的协调发展\*

陈章喜

(暨南大学经济学院,广东 广州 510632)

**摘要** 交通基础设施建设对地区经济和城市群协调发展具有深远的影响。港珠澳大桥是珠江口南部的重要通道,其建成后能提升珠江口西岸地区城市的区位优势,促进城市融合和经济发展,推动珠江口城市群的协调发展;能满足日益增长的区域交通需求,改变珠三角地区的交通空间格局。本文从城市群协调发展的判断标准出发,对港珠澳大桥影响珠江口城市群协调发展的效应进行了分析。

**关键词** 港珠澳大桥;城市群;协调发展

## 引言

港珠澳大桥位于珠江口伶仃洋海域,主桥工程已于2009年12月展开,计划用七年时间完成,是连接香港特别行政区、广东省珠海市和澳门特别行政区的大型跨海通道。港珠澳大桥设计为单“Y”型形态,采用桥隧组合,并在香港、澳门和珠海分别设置出入口。目前,港珠澳大桥作为世界上最长的以桥隧组合方式三线双程行车的跨海通道,由香港北大屿山海岸至珠江口西岸,全长约50 km。港珠澳大桥的修建对于珠江口东、西部城市群协调发展,将产生积极而深远的影响。

珠江口城市群是大珠三角城市群的重要组成部分,根据港珠澳大桥修建后的影响程度,珠江口城市群区域包括香港特别行政区、澳门特别行政区和深圳市、珠海市、东莞市、中山市、江门市、惠州市。珠江口城市群是中国扩大对外开放的重要门户、世界先进制造业和现代服务业的基地。其中香港是国际金融中心、国际贸易中心、国际航运和物流中心,也是高增值服务中心;而澳门则是世界旅游休闲中心。港珠澳大桥的修建,有利于珠江口西部城市引进外资、扩大对外贸易,进而融入全球化市场、改善产业

结构,提高产业竞争力,实现与珠江口东部城市的协调发展。

理论上,城市间经济活动在一定意义上就是克服空间距离带来的时间与经济消耗,城市之间进行人流、物流、信息流等的交换,因而城市的发展离不开与其他城市的相互联系。城市间的距离在很大程度上决定了城市间经济与社会活动的速度与规模。随着交通基础设施的不断建设及新技术的应用,城市间空间距离被压缩,区域经济空间结构得到重构,城市经济联系不断增强。经济地理学家很早就采用时间距离逐渐替代传统的空间距离,分析新的交通运输方式对城市间经济联系的影响。因此,根据交通基础设施建设对城市发展影响的一般原理,分析港珠澳大桥这一跨海通道建设对珠江口东西两岸城市间经济联系强度的影响,进而分析对珠江口城市群协调发展的影响,具有重要的理论与实践意义。

## 1 珠江口城市群协调发展的现状

### 1.1 城市群协调发展的内涵

所谓“城市群协调发展”,在其本质上,是指城市群内部各单体城市之间的关系以及各单体城市与城市群整体之间的关系,这种关系从低级向高级不

收稿日期:2016-04-25

\* 广东产业发展与粤港澳台区域合作研究中心资助

作者简介:陈章喜(1962—),男,教授,主要从事城市与区域经济研究。E-mail: tchenzhx@163.com

断发展的过程就是城市群协调发展的过程。在现代  
社会背景下,城市是由规模效应和区位优势所形成  
的要素与产业聚集区,城市之间以及城市与城市群  
整体之间关系的实质主要集中在生产要素的集聚与  
扩散的过程中。这种经济要素的不断流动与再组织  
形成了城市之间相互作用关系的实质。由此,城市  
群协调发展的科学内涵可以概括为:在相互开放的  
条件下,以城市群内部要素流动与市场机制为基本  
动力,各城市逐渐形成日益密切的经济联系和发展  
互动,最终实现城市群整体和城市个体均衡、持续  
发展的过程<sup>[1]</sup>。

1.2 城市群协调发展的主要特征

1.2.1 系统性

城市群协调发展是城市群内部各单体城市之间的  
关系以及单体城市与城市群整体之间的关系。因此,  
城市群协调发展中,既不能忽略单体城市而空洞的  
关注城市群,也不能局限于单体城市而忽视城市  
群的整体性利益。

1.2.2 过程性

城市群协调发展的过程性特征是指城市群协调  
发展本质上是一个过程,任何事物都要经过形成、发  
展及成熟的过程,城市群的协调发展也不例外。因此,  
城市群协调发展要注意这种“过程性”的观点,  
不应机械地就某一城市群在某一时点上是否处于协  
调发展状态进行判断,而应该更多的关注城市群发  
展的历程及未来趋势,将重点放在判断该区域城市  
群是否处在通往协调发展的正确轨道上。

1.2.3 协同性

城市群协调发展的协同性特征,其最终意义在  
于同时促进城市群整体与单体城市的发展,这种发  
展既要有城市群整体发展的持续性,也要有单体城  
市之间发展的均衡性。

1.3 城市群协调发展的判断标准

1.3.1 城市间经济的联系性

城市之间的经济联系往往通过中心城市的集聚  
与扩散作用来实现,中心与外围城市、中心与次中心

城市紧密相连成一个群体,并以中心城市为纽  
带<sup>[2]</sup>。城市群内部各城市之间经济上紧密的联系  
性与依赖性是推动城市群发展的内部驱动力,也是  
城市群得以存在的逻辑基础。

1.3.2 城市群内部发展的均衡性

城市群在形成、发展以及成熟的动态过程中,不  
可能始终保持经济发展水平的一致性。一般而言,  
在城市群形成之初,城市之间发展差异较大,在城市  
群的快速发展阶段城市间差距会日趋缩小,最终实  
现城市群内部的均衡发展。

1.3.3 城市群市场一体化程度

现实中,城市群内部各城市市区并不相邻,城市  
有其自然的行政边界,形成了要素流动的制度成本  
与时间成本。城市群内部统一的市场是城市群协调  
发展的物质载体与制度保障,在市场经济条件下,生  
产要素可以通过自由流动来形成区域内的统一市  
场,而城市群内部交易成本所造成的市场壁垒,使得  
城市群内部要素不能完全按照市场规律进行合理流  
动,最终影响到城市群的协调度。

1.4 珠江口城市群发展现状

根据港珠澳大桥修建后对珠江口东西两岸城市  
的影响程度,珠江口城市群东部区域包括香港特别  
行政区、深圳市、东莞市、惠州市,珠江口城市群西部  
区域包括澳门特别行政区、珠海市、中山市、江门市。  
2014 年,珠江口城市群东部区域香港 GDP 2909 亿  
美元,人均 GDP 为 40320 美元。深圳市 GDP  
16001.98 亿元,人均 GDP 150551.61 元,东莞市  
GDP 5881.18 亿元,人均 GDP 70716.16 元,惠州市  
GDP 3000.7 亿元,人均 GDP 63843.32 元。珠江口  
城市群东部区域澳门本地 GDP 4433 亿澳门元,人  
均 GDP 713514 澳门元,珠海市 GDP 1857.3 亿元,  
人均 GDP 116789.29 元,中山市 GDP 2823.3 亿元,  
人均 GDP 88953.65 元,江门市 GDP 2082.76 亿元,  
人均 GDP 46308.25 元。由此观之,珠江口城市群  
东、西部城市从 GDP 总量、人均 GDP 方面均呈现明  
显差异(见表 1)。

	表 1 珠江口城市群发展状况(2014 年)							单位:人民币
	Table 1 Urban agglomeration development of Pearl River Mouth (2014)							Unit: RMB
	香港	深圳	东莞	惠州	澳门	珠海	中山	江门
	Hongkong	Shenzhen	Dongguan	Huizhou	Macao	Zhuhai	Zhongshan	Jiangmen
GDP(亿元)GDP (one hundred million yuan)	17810	16001.98	5881.18	3000.7	3442.22	1857.3	2823.3	2082.76
人均 GDP(元) Per capita GDP(yuan)	245994.47	150551.61	70716.16	63843.32	554043	116789.29	88953.65	46308.25

## 2 理论分析

### 2.1 对城市间经济联系的影响

#### 2.1.1 推动城市间生产要素的流动

一般而言,要素流动成本越低,其对区域经济发展的促进作用就越强,因而城市间要素的流动是实现城市间资源优化配置的重要途径。港珠澳大桥的修建,使珠江口城市间集聚阻力不断削弱,对于不同产业而言,有利于区域产业重新分工与布局。基于要素的集聚和优化配置,使得区域经济和产业发展产生新的格局和分异,促进区域产业转型升级和协调发展。基于专业分工的互补发展理论,区域要素将根据自身条件优化其组合,从而实现资源和要素效益的最大化,带动产业的共同发展<sup>[3]</sup>。由于香港与珠海等西岸城市地价的差异,港珠澳大桥还可能促使形成类似于国外的“卧室社区”模式,即在香港工作,而在珠海等西岸地区居住的工作和生活方式。

#### 2.1.2 推动城市间旅游资源的流动

香港、澳门是世界旅游休闲中心。港珠澳大桥的建设将为珠江口东西两岸旅游资源和旅游产品的开发提供巨大的便利和契机<sup>[4]</sup>。香港的旅游业可以为珠海和澳门等西岸城市旅游带动巨大的人流,而西岸城市则可以充分利用自身的自然、人文和历史旅游资源,形成与香港紧密联系的旅游路线和产品,更进一步推动住宿、餐饮、购物等相关产业的发展 and 繁荣。

#### 2.1.3 强化香港经济的外溢效应

根据国外学者对英吉利海峡通道的研究表明,其投入产出率将达到 1:2,香港作为重要的现代服务业中心,港珠澳大桥的建设使得香港对外辐射的区域从过去的向北向东,进一步扩展到向西方向的延伸,珠江口西岸的人流、物流和信息流将流向香港地区,香港在现代服务业等方面的优势将进一步加强,从而强化地区“核心与边缘”的空间结构。香港经济的外溢效应会不断强化,据“引资距离弹性”测算,珠三角城市与香港的距离每减少 1%,制造业、服务业中外资投入金额将分别增加 0.12% ~ 0.17%。初步估算,港珠澳大桥的开通,珠江口西岸各城市可增加 600 亿 ~ 1000 亿元人民币的 GDP。

### 2.2 对城市群内部发展均衡性的影响

#### 2.2.1 促进城市均衡发展

改革开放以来,珠江口东岸城市凭借与香港相

邻的区位优势,承接了通过香港进入珠江口东岸外资及香港本地的大量投资和产业转移,珠江口东岸的进出口贸易和加工产业迅速发展,东岸地区便利的交通基础设施对经济的腾飞起到了重要作用。而珠江口西岸的经济发展相对滞后,由于珠江口的天然阻隔和跨江通道的缺失,使得香港对西岸的辐射能力明显不足,澳门经济的总体实力与香港仍有一定差距,东西两岸发展严重失衡。港珠澳大桥的修建削减了珠江口对西岸地区的阻隔,将会促进城市发展的均衡。

#### 2.2.2 促进区域经济协调发展

提升珠江口西岸的区位优势。港珠澳大桥的时空压缩效应使得珠海和澳门与香港的交通便利性得到极大提升,增强了西岸地区的区位优势,促进了地区间融合和区域经济的一体化发展。区位优势的提升会促进珠江口西岸地区的经济发展,特别是横琴自由贸易区将更加显示其区位和政策优势,提升珠江口西岸的资源优势。西岸地区相对丰富的土地资源也将体现其巨大的资源优势<sup>[5]</sup>。港珠澳大桥的修建有利于缩短地区间的经济差异,促进区域经济发展的协调。

### 2.3 对城市群市场一体化的影响

#### 2.3.1 推进粤港澳三地通关政策的优化

大量的实践证明,消除区域分割,取消一切不利于市场一体化的制度和政策障碍,降低交易成本等能够促进经济增长率的提高,改善居民的福利水平。香港、澳门开埠以来,粤港澳三地由于地缘因素及关境的存在,人员、货物的通关一直高度依赖粤港、粤澳之间的口岸合作。实行改革开放政策后,粤港、粤澳之间的通关需求急剧上升,面对连年增大的通关压力,粤港、粤澳之间就口岸规划、建设与管理等一系列问题,以签订协议、会晤和联络等方式,建立了长期的合作关系<sup>[6]</sup>。港珠澳大桥的修建必将对现行的通关制度造成一定影响,促进区域经济一体化发展。

#### 2.3.2 提高区际贸易自由度

加强基础设施建设就是改变时间距离因而提高区际贸易自由度的过程。人际交流、物质交流、各种信息交流都通过基础设施而进行。对经济一体化而言,尤其重要的人际交流,区际物质与信息交流都离不开人际交流,快速便捷的交通设施与通讯设施是经济一体化的首要前提<sup>[7]</sup>。港珠澳大桥的修建,使得珠江两岸地区的运输不用再绕道虎门大桥,变得



直接而迅速,对于中山、江门的集装箱运输而言,大桥的修建使得中山和江门与香港集装箱港口的物理距离大大缩短,中山、江门的集装箱在选择距离较近的南沙港基础上,还可以选择直接通过香港输往国外。香港作为国际航运中心,其港口高频率、广范围的航运服务优势将更加凸显,与香港连接便利性的增加将大大增加其港口腹地范围,从而促进珠江口东西岸地区经济的一体化发展,进一步提升香港作为国际航运中心的职能,实现区域经济发展效益的最大化。

### 3 实证分析:文献研究视角

#### 3.1 城市间经济的联系性

在经济地理学中,根据研究目的和所选择权重的差异,通常用引力模型来预测城市间经济联系的强度。经济联系强度表明不同城市间经济社会联系

程度和规模大小,既能反映经济中心城市对周围地区的辐射能力,还能反映周围地区对经济中心辐射能力的接受程度<sup>[8]</sup>。根据已有的研究,2012 年珠江口经济联系强度为 16803.19 万经济度(亿元·万人/平方公里),其中珠江口东岸地区经济联系强度总量占 77.69%,珠江口西岸地区占 22.31%,珠江口东岸地区是经济联系强度分布的主要地区。深圳和香港由于经济发展较快、人口基数较大,对外经济联系强度远高于区域内其他城市,经济联系隶属度分别为 33.06%,21.85%,是区域经济联系的主要方向。港珠澳大桥开通后,经济联系强度总值为 18891.36 万经济度,提高了 49.52%,其中珠江口东岸地区依然是经济联系强度分布主要地区,占区域经济联系总值的 75.19%。深圳和香港对外经济联系强度总量较高,经济联系隶属度分别为 31.97%,21.20%<sup>[9]</sup>,仍然是区域经济联系的主体方向(见表 2)。

表 2 港珠澳大桥开通后各城市经济联系强度  
Table 2 Hongkong-Zhuhai-Macao Bridge opening cities economic contact strength

	香港 Hongkong	深圳 Shenzhen	东莞 Dongguan	惠州 Huizhou	澳门 Macao	珠海 Zhuhai	中山 Zhongshan	江门 Jiangmen
经济联系强度 The intensity of economic links	5325.69	8031.40	3870.52	1663.75	1568.23	1586.38	1734.69	1344.08
经济联系隶属度(%) Economic ties membershi(%)	21.85	33.06	16.21	6.57	4.65	5.24	6.93	5.49

#### 3.2 城市群内部经济发展的均衡性

港珠澳大桥的建成,推动城市经济联系空间结构的变化,改变区域经济联系的方向,促进区域经济发展的均衡化。已有的研究表明:2012 年珠江口区域城市群各城市对外经济联系主要分布在珠江口东岸地区,形成以深圳、香港为核心,以东莞、深圳、香港为轴线的高经济联系走廊,其内部各城市间经济联系强度较高,而对外经济联系强度则较低。港珠澳大桥开通后,区域经济联系格局发生明显变化,珠江口东西两岸城市与对岸城市的经济联系强度均有提升,港珠澳大桥联通的香港、澳门、珠海与对岸城

市的经济联系强度提升程度最高,分别提升 188.80%、233.56%、146.21%(见表 3);与港珠澳大桥有良好交通连接的城市如深圳、惠州、中山等,与对岸城市经济联系提升效果次之。从港珠澳大桥对经济联系强度的变化率来看,与港珠澳大桥直接联系的城市经济联系强度提升最高,包括澳门、香港、深圳、珠海和中山等,而与跨海通道有便捷交通联系的城市也具有显著提升,外围地区则提升效果较弱。珠江口东岸与西岸城市的经济联系由弱变强,特别是香港与珠海、澳门,深圳与中山、江门的经济联系强度增加<sup>[10]</sup>。

表 3 港珠澳大桥开通后各城市与对岸城市经济联系强度变化  
Table 3 The Hongkong-Zhuhai-Macao Bridge opening after each city and the other side of the city economic contact intensity change

	香港 Hongkong	深圳 Shenzhen	东莞 Dongguan	惠州 Huizhou	澳门 Macao	珠海 Zhuhai	中山 Zhongshan	江门 Jiangmen
变化值 Changes in value	500.93	463.00	218.58	57.10	386.51	310.51	322.66	219.93
变化率(%) The rate of change(%)	188.80	79.97	42.11	53.10	233.56	146.21	51.02	47.75

3.3 城市群市场的一体化

有关理论表明,特定区域内经济联系强度等级分布可以用分形理论进行解释。分形指数变小表示经济联系强度分布差异程度较大,经济联系强度接收量最大的城市接收的经济辐射量太大,不利于区域整体经济水平的提高;分形指数变大表示经济联系强度分布区域均衡,有利于城市群向多极化发展和区域整体经济水平的提高。相关研究显示:通过对珠江口区域经济联系强度分形指数的计算,得出虎门大桥的分形指数为 0.965,港珠澳大桥分形指数为 1.072。分形指数不断增加,表明港珠澳大桥的开通极大削弱了珠江口和伶仃洋对城市对外交通的分割作用,促进区域经济联系强度分布更加均衡,提升东西两岸间的交通便利性,有利于珠江口两岸城市的发展趋向多极化,从而推动珠江口城市群一

体化发展及整体经济水平提高<sup>[11]</sup>。

港珠澳大桥开通后,加权平均旅行时间提升地区主要分布在珠江口西岸的澳门、珠海、中山和江门,其中澳门、珠海和江门南部沿海提升效果最高,加权平均旅行时间最多减少 1.34 h。香港成为可达性总值提升最高的城市,从港珠澳大桥开通前的 11.128 h 减小到 8.547 h,提升 2.581 h;大桥西端的澳门和珠海提升也较大,分别提升了 1.535 h 和 1.258 h。港珠澳大桥缩短两岸间通行时间,提升珠江口两岸的交通可达性明显,具有显著区域效应。同时与跨海通道直接联通的城市可达性提升最高(如香港、深圳、中山、珠海、澳门),而周边与跨海通道有便捷交通连接的城市(如江门),可达性有较大的提升(见表 4)。

表 4 港珠澳大桥开通前后珠江口两岸各城市可达性

单位:h

Table 4 The Hongkong-Zhuhai-Macao Bridge opening before and after the Pearl River Mouth on both sides of the accessibility of the cities

unit: h

	香港 Hongkong	深圳 Shenzhen	东莞 Dongguan	惠州 Huizhou	澳门 Macao	珠海 Zhuhai	中山 Zhongshan	江门 Jiangmen
港珠澳大桥开通后 After the opening of the Hongkong-Zhuhai-Macao Bridge	8.547	6.961	7.318	9.892	6.674	6.752	6.682	7.832
港珠澳大桥开通前 Before the opening of the Hongkong-Zhuhai-Macao Bridge	11.128	7.657	7.318	9.902	8.209	8.011	6.900	8.108

4 结论与启示

大型交通基础设施建设如高速公路、高速铁路、跨海通道等,使自然条件、城市间空间相对距离发生显著的变化。港珠澳大桥这一跨海通道的建设,大大提升了珠江口西岸乃至粤西的区位优势,使得珠江口东西两岸交通便利性极大提升,改变珠江口区域的交通格局,改善地区物流网络格局,促进地区产业发展,产生巨大的经济和社会效益,推动珠江口城市群的协调发展。

当前,技术水平、建设条件本身以及运输业发展已经不再是交通设施建设的主题,由建设带来的区域社会经济效应成为其关注的重点。对港珠澳大桥跨海通道建设的研究表明,国家的区域空间格局和社会经济发展已经越来越受到大型交通基础设施而非自然资源禀赋限制的影响。越是经济发达的地区,其交通网络联系越通畅;反之亦然。因此,各国政府都非常重视交通基础设施的建设和改善。因

此,对国内相关地区(如渤海跨海通道地区)而言,加强跨海通道的可行性论证与具体实施,是国内相关地区经济协调发展的重大战略选择。

参考文献

[1] 程玉鸿,李克桐.“大珠三角”城市群协调发展实证测度及阶段划分. 工业技术经济, 2014(4): 59-70. Cheng Y H, Li K T. The empirical measurement and phase division of “Big Pearl River Delta” urban agglomeration coordinated development. Journal of Industrial Technology Economy, 2014(4): 59-70

[2] 陈章喜,徐通. 珠三角城市群战略实施以来的效率评价. 经济地理, 2011, 31(11): 1822-1827. Chen Z X, Xu T. Implementation of the strategy of the Pearl River Delta urban agglomeration efficiency evaluation. Journal of Economic Geography, 2011, 31(11): 1822-1827

[3] 吴旗韬,张虹鸥,苏泳娴,等. 港珠澳大桥对珠江口两岸经济发展的影响. 海洋开发与管理, 2013(6): 96-99. Wu Q T, Zhang H O, Su Y X, et al. Hongkong-Zhuhai-Macao bridge of Pearl River Mouth cross-strait economic development. Journal of Ocean Development and Management, 2013(6): 96-99

[4] 陈章喜. 世界旅游休闲中心模式比较与澳门的选择. 澳门理工学报, 2015(4): 31-39. Chen Z X. The world tourism leisure

- center model comparison and selection of Macao. *Journal of Macao Polytechnic*, 2015(4): 31-39
- [5] 陈章喜, 粮欣. 澳门房地产业、经济地位、香港元素与产业合作. 产经评论, 2015(8): 108-116. Chen Z X, Lang X. Macau real estate industry: economic status, Hongkong elements and industry cooperation. *Industry Economic Review*, 2015(8): 108-116
- [6] 陈章喜. 粤港澳口岸合作的现状分析与对策探讨. 澳门研究, 2005(4): 74-78. Chen Z X. The current situation analysis and countermeasures of Guangdong Hongkong and Macao port cooperation. *Journal of Macao Research*, 2005(4): 74-78
- [7] 安虎森, 李瑞林. 区域经济一体化效应和实现途径. 湖南社会科学, 2007(5): 95-102. An H S, Li R L. Effect of regional economic integration and implementation approach. *Journal of Hunan Social Science*, 2007(5): 95-102
- [8] 孙海燕, 陆大道, 孙峰华, 等. 渤海海峡跨海通道建设对山东半岛、辽东半岛城市经济联系的影响研究. 地理科学, 2014(2): 147-153. Sun H Y, Lu D D, Sun F H, et al. The construction study of cross-sea corridor of the Bohai Strait in Shandong Peninsula, Liaodong Peninsula urban economic contact impact. *Journal of Geographical Science*, 2014(2): 147-153
- [9] 吴旗韬, 樊杰, 张虹鸥, 等. 跨海通道空间效益模型: 以珠江口跨海通道为例. 地理研究, 2015(11): 2061-2072. Wu Q T, Fan J, Zhang H O, et al. Cross-sea corridor space efficiency model: Based on the research of cross-sea corridor of the pearl river mouth. *Journal of Geographical Research*, 2015(11): 2061-2072
- [10] 孙东琪, 陆大道, 孙峰华, 等. 国外跨海通道建设的空间社会经济效应. 地理研究, 2013(12): 2270-2280. Sun D Q, Lu D D, Sun F H. Foreign construction of cross-sea corridor space. *Journal of Geographical Research*, 2013(12): 2270-2280
- [11] 杜小军, 柳新华, 刘良忠, 等. 渤海海峡跨海通道对环渤海区域经济一体化发展的影响分析. 华东经济管理, 2010, 24(1): 36-39. Du X J, Liu X H, Liu L Z, et al. The impact analysis of the Bohai Strait sea-crossing passage of Bohai rim regional economy integration development. *Journal of East China Economic Management*, 2010, 24(1): 36-39

## THE COORDINATED DEVELOPMENT OF THE HONGKONG-ZHUHAI-MACAO BRIDGE AND THE CITY GROUP OF THE PEARL RIVER ESTUARY

Chen Zhangxi

(*Economic College of Jinan University, Guangzhou, Guangdong 510630, China*)

**Abstract** Transportation infrastructure construction has a far-reaching impact on the coordinated development of regional economy and urban agglomeration. The Hongkong -Zhuhai-Macao Bridge is an important channel of the mouth of the Pearl River south, its completion can enhance the locational advantages of the West Bank of the Pearl River estuary area of the city, promote urban integration and economic development, promote the coordinated development of urban agglomeration in the Pearl River Estuary; to meet the growing demand of the regional traffic, traffic spatial pattern of the Pearl River Delta region. Based on the criteria of the coordinated development of urban agglomeration, this paper analyzes the effect of the Pearl River Bay Bridge on the coordinated development of the Pearl River Estuary city group.

**Key words** Hongkong-Zhuhai-Macao Bridge; Urban agglomeration; Coordinated development